

25X1

STAT

D J I B O U T I

+++++

Un désert de sable blanc et rose, de pierres calcinées et noircies, qui éblouit et fascine. Parmi gazelles et chameaux des pasteurs somalis, jadis émigrés de l'Hadramout et du Yémen, au delà de Bab el Mandeb, la peau cuivrée, élancés, droits, la chevelure abondante et bouclée, la tête longue, le nez aquilin, la bouche mince, les dents éclatantes, dont l'élégance vive, libre, sauvage à la fois intéresse et surprend. D'ici de là de verdoyantes palmeraies de dattiers. Au loin, Djibouti, cité de vingt mille habitants, que le génie de Léonce LAGARDE enfanta sur quatre îlots de madrépores abandonnés, qui, reliés entre eux par des chaussées, sont aujourd'hui les quartiers d'une ville aux rues bien tracées, dont les maisons mauresques sont serties de lauriers toujours en fleurs. Le marécage, qui séparait les îlots, abrite sur du terrain remblayé une vaste agglomération indigène groupée aux alentours de ses paillottes et de ses cases, bêtes et gens, dans une symphonie vivante de couleurs, où le Proche Orient fait oublier l'Afrique.

Éclatante réalisation, qui couronne un effort tenace, un tissu de sacrifices, de faillites, d'initiatives fécondes au cours des soixante six dernières années, sur un rivage inhospitalier, où le percement de Suez traçant dans la Mer Rouge d'un oeil de sac osmanli une des routes maritimes les plus fréquentées, qui soit au monde, rendait notre présence indispensable, sous la forme tout au moins d'un point d'appui pour nos flottes, qui opéraient au Tonkin et à Madagascar.

Nous n'avions en 1884 qu'Obock, où établir un port dans la Mer Rouge. Douze ans auparavant le sultan de Tadjourah nous l'avait cédée. Une grande résidence carrée y fut construite sur le plateau des Gazelles, une ville administrative et militaire édifiée à l'entour, tandis que la ville commerciale s'élevait de l'autre côté de la vallée des Jardins sur le plateau des Sources, avec un quartier dankali et un quartier arabe en contre-bas.

Il en est parfois de l'oeuvre des pionniers comme des arbres qu'on déracine pour les transplanter : malgré les soins qui leur sont donnés, la sève ne monte pas et ils meurent. Obock était isolée par les montagnes toutes proches. L'appointement, qu'on y avait construit, s'avancait sur une rade trop étroite.

.....

Aucun magasin n'y vint compléter des installations maritimes trop sommaires. Une atmosphère de désolation et de doute ne tarda pas à y régner, d'autant que les communications avec l'intérieur par Tadjourah, le mont Gouda et le lac Assal étaient longues et précaires. Pas d'abri, pas de points d'eau, des " routes horribles rappelant l'horreur présumée des pays lunaires " (Rimbaud), et, du surcroît, la caravane voyait surgir des rochers avec la rapidité des lézards dans un silence et invisibilité mystérieux des pillards danakils, dont le nom seul semait l'épouvante et la mort.

L'horizon s'éclaircit bien vite. Négociant heureux et explorateur en renom, Monsieur SOLEILLET avait acquis de divers sultans l'autorisation d'occuper plusieurs points de la côte, dont la rade actuelle de Djibouti. Le premier soin de Monsieur LAGARDE, arrivant à Obock, fut d'obtenir l'annexion à la France de territoires, que notre compatriote détenait à titre de simple particulier. C'est ainsi qu'intervinrent le traité du 26 Mars 1885 entre la France et les chefs Issas et le traité franco-anglais de février 1888, date à laquelle notre gouvernement prenait possession de l'emplacement actuel de Djibouti.

Cet emplacement contient une rade très sûre, où la houle est brisée à l'est par les plateaux madréporiques, qui supportent aujourd'hui la ville. Au nord les vents du large heurtent l'écran formé par les îles Mousha et Maskali. A l'ouest le fort clapetis que la mousson d'été pousse dans le golfe de Tadjourah expire sur deux bancs madréporiques: le banc du Météore et le banc du Pingouin.

Profonde de douze à dix sept mètres la rade peut abriter une vingtaine de navires. Elle est garantie contre l'envasement par un courant marin venant de l'ouest et longeant la côte méridionale. Elle ne peut être comparée à aucune autre, sur la côte, ni au mouillage étroit d'Obock, ni à la rade foraine et dangereuse de Tadjourah, ni à la plage sans profondeur de Zeilah, ni au port difficile et mal protégé d'Assab.

En un avant cette prise de possession, en 1887, MENE-LICK, alors roi du Choa, par sa victoire sur l'Emir, annexait le Harrar, et sa conquête ouvrait à travers cette province, de Djibouti à sa capitale, Addis Abeba, une route directe, pourvue de points d'eau et relativement sûre. RIMBAUD en fut le premier usager. Auparavant l'hostilité de la population galla contre les troupes d'occupation égyptiennes interdisait tout trafic depuis la côte au-delà d'Harrar.

.....

En 1892 Djibouti était définitivement créée, en 1896 elle devenait la capitale de cette colonie de position qu'est la Côte Française des Somalis, au carrefour de la Mer Rouge, de l'Ethiopie, des pays arabes, économiquement un comptoir au croisement de l'antique route des Vénitiens et des Arabes sur l'Inde, Singapour, l'Indochine, la Chine, le Japon, de la route de l'Océan Indien sur Mombasa, Zanzibar, Madagascar, la Réunion, l'Aurice, et de la route des aromates à travers les plateaux éthiopiens et hararis sur la côte.

Les routes de l'Océan sont desservies par des navires : Djibouti est d'abord un port. Une voie ferrée a supplanté les caravanes sur la route des aromates : Djibouti est aussi un chemin de fer.

L'excellence de la rade et l'indigence des ressources budgétaires de la Colonie expliquent assez que les aménagements du port demeurèrent longtemps rudimentaires : au plateau de Djibouti la petite jetée " du Gouvernement ", un quai praticable à haute mer pour les chalands, quelques hangars et magasins pour la douane; au plateau du Marabout un parc à charbon et les bâtiments des Messageries Maritimes. En 1918 la jetée fut portée à un kilomètre avec un terre plein en bout, permettant les opérations de batelage en tous temps.

En 1931 un nouveau programme de travaux fut entrepris, qui comportait la construction d'un terre plein de 8 hectares longeant le plateau du Marabout avec un mur de quai et des dragages à 4 mètres permettant l'acostage des caboteurs et des chalands. De l'extrémité ouest de ce terre plein partit une jetée de 770 mètres, dite " du large ", qui rejoignit l'épave du Fontainebleau, paquebot échoué en Juillet 1926 et sur laquelle était construit un môle en eau profonde. En 1938 la SOCIÉTÉ DES PETROLES DE DJIBOUTI, filiale de la SHELL, édifiait sur le plateau du Marabout des réservoirs à mazout et à diesel-oil d'une contenance totale de 30.000 tonnes, avec des pipe-line conduisant le combustible au môle du " Fontainebleau ", où les navires pouvaient désormais se ravitailler à quai, jour et nuit.

L'ambition vint alors d'accélérer le chargement et le déchargement des navires, en permettant à ces derniers d'opérer à quai. Cette troisième tranche de travaux, entreprise en 1938 et retardée par la guerre, sera achevée en 1951.

Le port de Djibouti se trouvera alors doté d'un équipement, qui répondra aux besoins du trafic. Il disposera en rade de sept postes de mouillage à la cote - 10 et au-dessous, de bassins d'une superficie de 180.000 m² dragués à la cote - 10 ramenée à - 9 à l'extrémité et la passe d'entrée, de quatre postes à quai pour gros cargos, dont 2 à - 10 et 2 à - 9, chacun d'une longueur de 200 à 215 mètres, plus le poste à quai dit " du Fontainebleau " spécialement affecté aux produits pétroliers, de 16.720 m² de hangars, non compris les ateliers et magasins occupés par les Services du Port, ni les magasins privés, de 10.000 m² de terre-pleins pour stockage, de 15 kilomètres de voie ferrée, d'un pont-mâture de 55 tonnes, de 16 grues de différents modèles, de 3 remorqueurs et d'une cale sèche de 50 sur 16 mètres.

Cet équipement permettra la manipulation annuelle de :

a) sur rade	450.000 tonnes
b) à quais par cargos et caboteurs	900.000 tonnes
c) à quai par boutres	<u>300.000 tonnes</u>
	1.650.000 tonnes

Il a été chargé et déchargé en 1949 à Djibouti 128.000 tonnes au total, dont 78.000 tonnes en transit pour l'Ethiopie et 50.000 pour les besoins de la Colonie, non compris 427.000 tonnes de produits lourds de pétrole.

o

o

o

En 1892 un ingénieur français, Léon CHEFNEUX, entreprit avec le concours du conseiller IIG à la Cour de MENELICK de constituer la " COMPAGNIE IMPERIALE DES CHEMINS DE FER ETHIOPIENS " pour la construction d'une ligne reliant Addis Abeba à Djibouti. La concession exclusive accordée par l'Empereur en 1894 comprenait trois tronçons : Djibouti/Harrar, Harrar/Addis Abeba, Addis Abeba/Nil Blanc. En 1897 le Gouvernement Français autorisait le passage de la voie ferrée sur le territoire de notre colonie.

.....

En 1900, à la suite d'études complémentaires, le tracé fut modifié, de manière à contourner le plateau harrari, et le premier Janvier 1903 le chemin de fer atteignait Dire-Dawa, débouché du Harrar, au kilomètre 311.

Le plan financier de l'entreprise n'avait pas été établi avec un soin suffisant, et la Société ne put échapper aux exigences des capitalistes anglais qu'en sollicitant une subvention du Gouvernement Français. Ce concours ne mit pas fin pour autant à ses difficultés et sa déchéance dut être prononcée en 1908.

La "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ETHIOPIEN", qui lui succéda, le Gouvernement Français accorda sa garantie financière, à la double condition qu'elle reprenne le tronçon déjà construit et qu'elle poursuive les travaux jusqu'à Addis-Abeba.

En 1913, le fleuve Aouache était atteint. Le 7 Juin 1917, Addis Abeba était rejointe à Djibouti par le rail.

À l'origine les hommes de foi, qui menèrent à bien cette oeuvre magnifique, s'étaient fixés un but modeste : transporter annuellement un total de 40/50.000 tonnes tant à l'exportation : cire, cafés, peaux, qu'à l'importation : sel, cotonnades, pétrole, matériaux de construction. Tel fut en effet l'ordre de grandeur du trafic jusqu'en 1935.

L'invasion italienne entraîna un accroissement considérable du tonnage transporté à l'importation, avec le chiffre record de 87.000 tonnes enregistré en 1937, tandis que l'exportation tendait à rien, tant en raison du sabotage éthiopien que de la consommation intérieure des occupants.

Le trafic Djibouti/Addis Abeba fut suspendu de 1940 à 1943 en raison de l'état de guerre entre la Somalie Française et l'Afrique Orientale Italienne, puis de l'occupation britannique de l'Ethiopie, qui entraîna le blocus de Djibouti. Le secteur éthiopien, c'est à dire la plus grande partie de la ligne, fut exploité à compter de 1941 par la British Military Mission jusqu'en Mai 1946, quand un accord intervint entre le Gouvernement Ethio-pien et la Compagnie, qui reprit l'exploitation entière de la li-gne.

La pénurie mondiale des produits alimentaires : céréales, légumes secs, oléagineux, ouvrait alors à l'agriculture éthiopienne améliorée par les experts italiens des débouchés illimités. La Compagnie, malgré l'état précaire où la mission britannique avait laissé son matériel fixe et roulant et la destruction

d'ouvrages par l'armée italienne en retraite, put transporter à l'exportation un tonnage, qui atteignit 120.000 tonnes en 1948.

Pour faire face à cette augmentation considérable de trafic, la Compagnie mettait en service en 1948 six locomotives à vapeur type Mikado de construction américaine à chauffe au mazout, fin 1949 cinquante wagons couverts, 20 wagons plats, 20 wagons citernes, en 1940 six locomotives Diesel électriques sur une commande de 12 Diesel-électriques, qui sera entièrement livrée début 1951.

Le viaduc de l'Aouache (140 mètres de long, 65 mètres au dessus du fleuve) était reconstruit ainsi que les ponts d'Harrouah et d'Andobed. La section Djibouti/Dire-Daoua faisait l'objet d'une étude pour permettre, par la réalisation de variantes, la suppression des courbes et rampes excessives, tandis que s'y poursuivait la substitution progressive du rail de 20 Kgs par le rail de 30 Kgs standard.

On peut envisager que la ligne est dès maintenant susceptible d'un trafic annuel atteignant 500.000 tonnes.

Les travaux considérables exécutés ou en cours depuis 1931 se proposaient d'améliorer les liaisons France/Indochine, France/Madagascar et de développer le transit éthiopien. Sur ce dernier point l'événement n'a peut être pas jusqu'à présent répondu à l'attente.

Les épreuves, qui ont frappé l'Ethiopie de la conquête italienne en 1935 à la libération de 1941, ont fait naître dans ce pays une volonté bien compréhensible d'indépendance, que certains ont encouragée. Parmi les objectifs visés par l'Ethiopie se trouve tout naturellement l'accès direct à la Mer Rouge par l'annexion de Massawa et d'Assab, ports situés dans l'Erythrée ex-italienne.

Massawa dessert les provinces nord-éthiopiennes en dehors de l'hinterland de Djibouti. Il en va tout autrement d'Assab, aboutissement de la route automobilisable partant de la capitale, Addis Abeba. Djibouti, qui a perdu son quasi monopole de transit sur l'Ethiopie, se voit battu en brèche par le transport routier Addis-Abeba/Assab, tandis que la concurrence des avions cargo de l'Ethiopian Air Line, filiale de la T.W.A. américaine, lui enlève les marchandises riches sur Aden et Djibouti.

Pour remédier à la situation, le gouvernement français prit au début de 1949 la double initiative de créer à Djibouti un port franc et une monnaie librement convertible en dollars américains. La presse métropolitaine et coloniale a largement commenté l'an dernier ces deux mesures, par lesquelles s'inscrivait la volonté de la France de reprendre sa place en Mer Rouge, après une éclipse de dix ans.

L'Ethiopie répondit à notre libéralisme par l'institution en Septembre 1949 d'un contrôle des changes, et indirectement du commerce extérieur, pour le canaliser de préférence via Assab. D'autres décisions furent prises par son Gouvernement : elles étaient peu amicales à l'égard des intérêts français établis dans le pays. Pour beaucoup cette réaction fut une surprise : elle aurait dû, semble-t-il, être prévue et peut-être évitée.

Il appartient à notre Ambassadeur à Addis Abeba de rétablir dans les rapports franco-éthiopiens la confiance et la cordialité traditionnelles, de dissiper les malentendus, d'apaiser les esprits, de calmer les intrigues, de faire revivre la bonne entente, sans laquelle il n'est point d'arrangement possible.

A Djibouti même il convient de tirer des mesures décidées toutes les conséquences, dont elles sont pleines.

La douane a disparu de Djibouti, mais le service du port, qui a pris sa suite, exige l'établissement aussi bien à l'entrée qu'à la sortie de nombreux documents, qui retirent tout anonymat à la marchandise et à sa destination. Comme les droits de consommation sur les marchandises destinées à Djibouti sont perçus à la sortie du port, il y a des marchandises en transit et des marchandises à la consommation. Autrement dit la pensée de Lagarde, le créateur de Djibouti, n'est pas encore matérialisée, il n'y a pas de port franc. La mesure décidée l'an dernier par le Gouvernement Français a été dépouillée de son contenu, devant les résistances locales.

Celles-ci ne sont pas vaines. Le Gouvernement Français a voulu transposer dans un territoire désertique sans production propre, sauf le sel, une réglementation en vigueur en Afrique Occidentale Française, qui est une véritable unité économique enfermée dans des frontières. La taxe sur la consommation, qui est un droit de douane déguisé, est facile à percevoir et exclut pratiquement la fraude. La taxe sur les paiements que le Gouvernement Français voudrait y substituer, est impensable pour les autochtones, et les commissions chargées d'en étudier l'assiette en ont été réduites, en ce qui concerne ces derniers à la considérer comme un multiple de l'impôt. Que cette règle soit étendue à tous les commerçants, et la question

et de la taxe de consommation et du port franc se trouvent d'emblée réglée. La colonie fera l'économie d'un nombre non négligeable de fonctionnaires.

N'oublions pas qu'un port franc est essentiellement un port bon marché. Dans une colonie, où le personnel est entièrement importé, où il coûte anormalement cher, il faut le consacrer à des tâches vitales et non l'affecter à des besoins purement administratifs, dût une réforme de structure être réalisée. Il tombe sous le sens qu'à pressurer un commerce de transit, on fera émigrer dans un port concurrent. Ce qui est vrai du secteur public s'applique également au secteur privé, où l'on aimerait rencontrer plus d'idées, plus de compétence technique, plus de rendement.

Une compression indispensable des dépenses interdit rigoureusement d'inclure dans le budget de la colonie le généreux programme de réalisations sociales décidé par la France d'Outre-Mer, auquel nous ne pouvons qu'applaudir, mais auquel les possibilités économiques de la colonie interdisent de faire face financièrement parlant. Que dans leur enthousiasme, les promoteurs de ces réalisations aient donné priorité à une station d'altitude, à une maternité pour les autochtones, à des écoles, quand nous manquions d'eau, d'électricité, de magasins généraux, de quais, de matériel de débarquement, de postes de ravitaillement, cela n'impliquerait-il pas qu'ils en assumaient la charge d'un coeur léger et ne doit-on pas penser que, malgré son refus de maintenir à notre territoire sa traditionnelle subvention, la France métropolitaine ne sera pas contrainte tôt ou tard non seulement de la reprendre, mais même de l'accroître ?

Sur le plan des finances privées, certains se sont étonnés qu'aucune Société étrangère ne soit venue s'installer dans la colonie depuis 1949. Ne faut-il pas en chercher la raison dans le fait que le système fiscal antérieur a été maintenu, alors qu'il eût fallu revenir au régime napoléonien des taxes de consommation et des impôts directs assis sur des biens réels, excluant tout contrôle et toute inquisition ? C'est moins le taux de l'impôt, qui attire le capital étranger ou le fait refluer que le mode de perception. Djibouti ne deviendra jamais un Valais, un Monaco, un Tanger, un Panama, même au petit pied, si la colonie n'est pas dotée d'une autonomie fiscale.

Rajustement de rapports franco-éthiopiens, réformes administrative et fiscale, telles sont les tâches de demain.